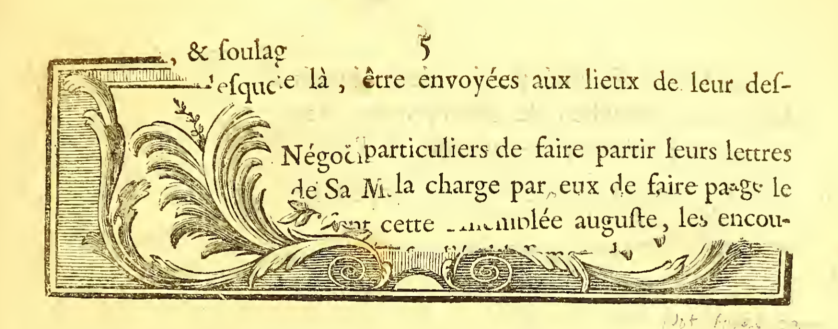




MÉMOIRE

POUR LES NÉGOCIANS

DE LA PROVINCE DE GUIENNE,

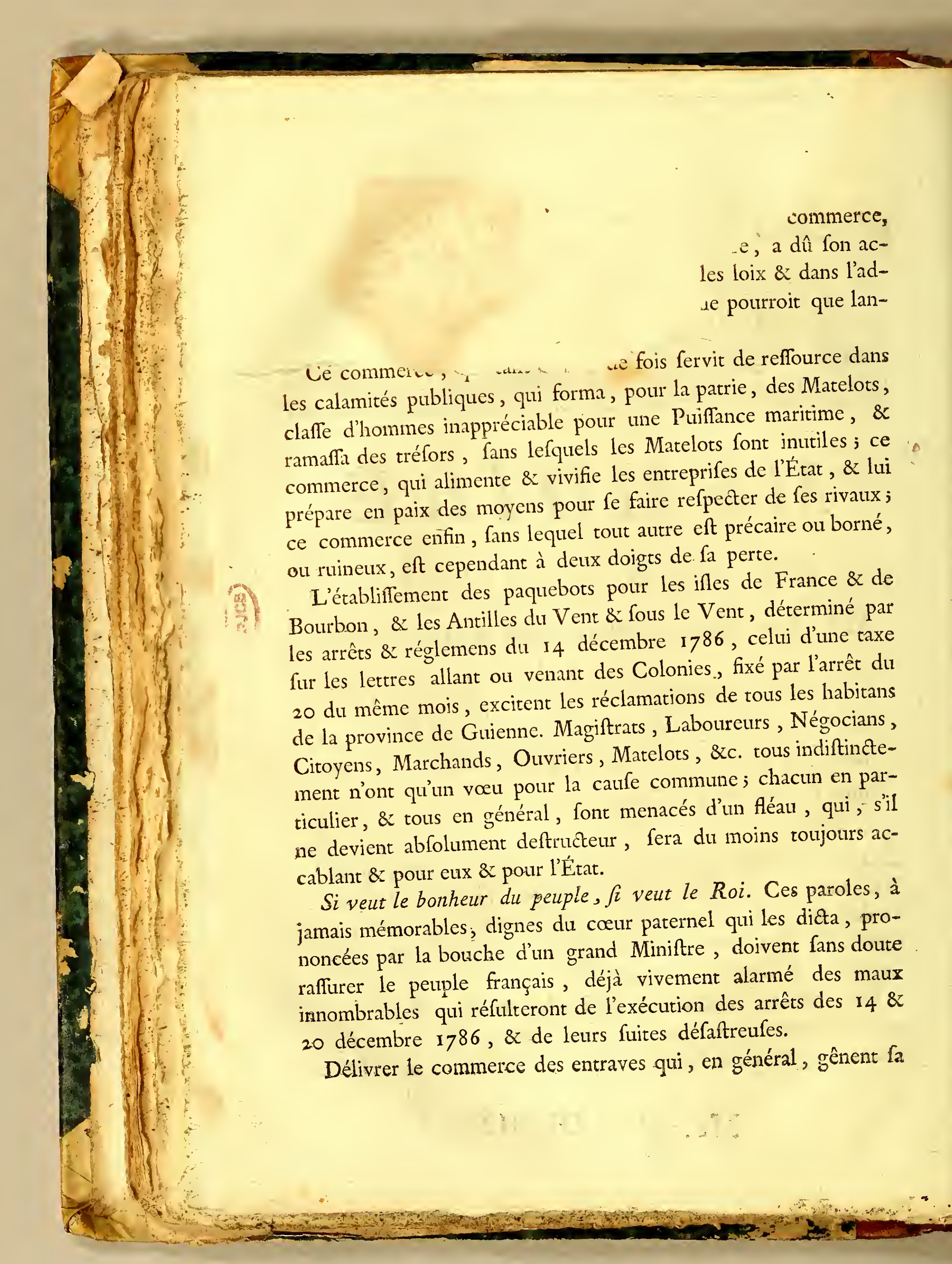
SUR l'établissement des Paquebots & sur la Taxe des Lettres, fixée par l'Arrêt du Conseil, du 20 décembre 1786, qui n'a été connu à Bordeaux que le 10 mars 1787.

LE commerce (a dit un grand homme) est la seve d'un État. C'est cette grande vérité, cette vérité que nul patriote ne peut ni ne doit méconnoître, qui oblige les Négocians de la province de Guienne à faire leurs représentations sur le nouvel impôt dont le commerce du royaume est menacé.

Le commerce maritime de France est devenu, depuis trente années, si important, que l'on peut avancer, sans crainte d'être contredit, qu'il est le soutien de l'État, la source de ses richesses,

A

Me. G * DUBOIS *



commerce,
...e, a dû ſon ac-
les loix & dans l'ad-
...ne pourroit que lan-

Ce commerce, ... fois ſervit de reſſource dans les calamités publiques, qui forma, pour la patrie, des Matelots, claſſe d'hommes inappréciable pour une Puiſſance maritime, & ramaſſa des tréſors, ſans leſquels les Matelots ſont inutiles ; ce commerce, qui alimente & vivifie les entrepriſes de l'État, & lui prépare en paix des moyens pour ſe faire reſpecter de ſes rivaux ; ce commerce enfin, ſans lequel tout autre eſt précaire ou borné, ou ruineux, eſt cependant à deux doigts de ſa perte.

L'établiſſement des paquebots pour les iſles de France & de Bourbon, & les Antilles du Vent & ſous le Vent, déterminé par les arrêts & réglemens du 14 décembre 1786, celui d'une taxe ſur les lettres allant ou venant des Colonies, fixé par l'arrêt du 20 du même mois, excitent les réclamations de tous les habitans de la province de Guienne. Magiſtrats, Laboureurs, Négocians, Citoyens, Marchands, Ouvriers, Matelots, &c. tous indiſtinctement n'ont qu'un vœu pour la cauſe commune ; chacun en particulier, & tous en général, ſont menacés d'un fléau, qui, s'il ne devient abſolument deſtructeur, ſera du moins toujours accablant & pour eux & pour l'État.

Si veut le bonheur du peuple, ſi veut le Roi. Ces paroles, à jamais mémorables, dignes du cœur paternel qui les dicta, prononcées par la bouche d'un grand Miniſtre, doivent ſans doute raſſurer le peuple français, déjà vivement alarmé des maux innombrables qui réſulteront de l'exécution des arrêts des 14 & 20 décembre 1786, & de leurs ſuites déſaſtreuſes.

Délivrer le commerce des entraves qui, en général, gênent ſa

circulation, & ſoulag
des objets ſur leſque e là, être envoyées aux lieux de leur deſ-
ſon attention.

La confiance des Négoc particuliers de faire partir leurs lettres les vues bienfaiſantes de Sa M. la charge par eux de faire page le des Membres qui compoſent cette ...mblée auguſte, les encourage à préſenter leurs réflexions ſur l'établiſſement de ces paquebots & ſur l'impôt qu'ils entraînent.

Les arrêts & réglemens du Conſeil, des 14 & 20 décembre 1786, ſemblent fournir eux-mêmes, au commerce, des moyens ſolides de réclamation.

Le préambule de l'arrêt du 14 décembre, dit, d'une maniere expreſſe, que Sa Majeſté entend que cet établiſſement ne puiſſe être nuiſible aux opérations du Négociant.

L'article Ier. dudit arrêt fixe les ports de Bordeaux & du Havre pour l'armement de ces paquebots, & les époques auxquelles ils devront partir.

L'article II traite des Officiers pour leſdits paquebots, & en regle la diſcipline.

L'article III charge le ſieur *Lecoulteux de Lanoraye* de l'adminiſtration de ces paquebots.

L'article IV prépare à deux nouveaux arrêts, l'un relatif à la police intérieure deſdits paquebots, & l'autre au ſervice des lettres.

L'article V en ordonne l'exécution, & déroge à tout autre contraire.

Le réglement du 14 décembre, en interprétant l'arrêt dudit jour, fixe, ſçavoir :

L'article Ier., le tarif du prix de frêt des marchandiſes & du paſſage des paſſagers.

L'article II, la route que devront tenir les paquebots.

devront être remiſes

paquebots deſtinés pour

L'a[illegible] s pour les États-Unis de l'Amérique ſeptentrionale.

L'article VI, l'ordre à ſuivre dans le cas de retard d'arrivée au lieu de la deſtination.

Les articles VII, VIII, IX, X, XI & XII, la police à ſuivre pour les paſſagers & les marchandiſes à frêt.

L'article XIII, les obligations des Capitaines.

L'article XIV, la direction des paquebots dans les ports du Havre & de Bordeaux.

L'article XV concerne les Gouverneurs-Généraux & Adminiſtrateurs des Colonies.

L'article XVI contient des défenſes aux Capitaines de ces paquebots de ſe charger de lettres & paquets, & de faire le commerce, & les peines qu'ils encourent.

L'article XVII ordonne l'exécution dudit arrêt, & déroge à tout autre contraire.

L'arrêt du Conſeil, du 20 décembre 1786, affiché à Bordeaux le 10 mars 1787 ſeulement, plus expreſſif que les précédens, traite, ſçavoir :

Le préambule, de la néceſſité d'établir une correſpondance entre la France & les Colonies.

L'article Ier., de l'aſſujettiſſement des lettres au paiement du droit fixé par ledit arrêt.

L'article II aſſimile les lettres allant ou venant des Colonies, au tarif de 1759.

L'article III ordonne que les lettres allant aux Colonies, ou en revenant, ſeront d'abord remiſes aux bureaux du Havre & de Bordeaux,

Bordeaux, pour, de là, être envoyées aux lieux de leur destination.

L'article IV permet aux particuliers de faire partir leurs lettres par les navires marchands, à la charge par eux de faire payer le port fixé par le tarif.

L'article V accorde aux Capitaines des navires marchands, le port *gratis* de leurs propres lettres ou de celles de leurs Armateurs, jusqu'à la concurrence du poids de *vingt onces seulement*, & les oblige à remettre ce paquet aux Directeurs des Bureaux, pour être renfermé dans la malle dont il sera chargé, & lui être rendu par le Directeur du Bureau du lieu de sa destination, & fixe la rétribution accordée à ces Capitaines, pour le port de la malle, à 15 sols par livre pesant.

L'article VI prononce la punition des Capitaines qui seront chargés de quelques lettres particulieres.

L'article VII ordonne que le port des gazettes & papiers publics, sera payé double de ce qu'il est aujourd'hui.

L'article VIII permet aux Administrateurs des Postes d'établir des Employés dans les Colonies.

Le tarif annexé audit arrêt fixe le port de la lettre simple jusqu'au poids d'une once, à vingt sols, & ordonne que tout ce qui sera au-dessus d'une once, paiera dix sols pour chaque once en sus de la premiere.

Voilà l'esprit de ces arrêts & réglemens. Nous les avons déduits par ordre; détaillons maintenant les maux qui résulteront infailliblement de leur exécution; & sans nous écarter des principes que nous avons établis, n'oublions pas que nous sommes Français & Patriotes.

Avant d'entrer dans l'analyse que nous nous proposons, il est essentiel de faire connoître la situation locale des Ports du Havre & de Bordeaux.

Le Havre eſt ſitué par les deux degrés quatorze minutes de longitude, méridien de Paris; & par les quarante-neuf degrés trente-trois minutes de latitude, à l'embouchure de la Seine, qui coule dans cette partie, du nord, nord-oueſt, au ſud, ſud-eſt.

Bordeaux eſt ſitué par les trois degrés trente-trois minutes de longitude, méridien de Paris; & par les quarante-cinq degrés trente-cinq minutes de latitude, à l'embouchure de la Gironde, qui coule dans cette partie nord-eſt & ſud-oueſt. L'entrée de cette riviere eſt entourée d'écueils ſi dangereux, que les bâtimens ſont forcés, preſque toujours en hiver, de ſe réfugier dans les Pertuits.

Nous trouverons dans ces ſituations, de nouveaux moyens pour prouver les malheurs qui peuvent être occaſionnés par l'établiſſement des paquebots, & l'impôt qu'ils ont déterminé.

Il eſt de fait, & perſonne ſans doute ne s'élevera pour le conteſter, que depuis l'origine du commerce d'outre-mer, juſqu'à ce jour, la correſpondance n'a jamais ſouffert le moindre inconvénient. Etablie par l'union intime du commerce; cimentée par cette confiance réciproque, ame inviſible de ce corps précieux; ſoutenue par la vigilance des Capitaines, elle n'a jamais éprouvé la moindre altération. Jamais, non jamais, perſonne ne s'eſt plaint de la violation du dépôt des lettres, & tous les particuliers quelconques ont reçu les leurs, ſans pas un déficit. Cette maniere de correſpondre n'étoit ni greveuſe, ni déſagréable au commerce ou aux autres claſſes. Les Poſtes maritimes établies pour le bien public ſe chargeoient du ſoin de les remettre ou les faire circuler; & deux ſols pour chacune de celles qui étoient deſtinées pour les lieux de l'atterriſſement du vaiſſeau, étoient la ſeule rétribution que l'on exigeoit; rétribution que le commerce s'étoit volontairement impoſée lui-même, pour ſon

propre avantage, & le ſoutien de cet établiſſement utile.

Six paquebots pour les Colonies ſont fixés au Havre, & ſix à Bordeaux. Ce nombre eſt-il ſuffiſant ou non? Eſt-il néceſſaire ou nuiſible? C'eſt ce que nous allons diſcuter.

Le nombre de douze paquebots, eſt-il, avons-nous dit, ſuffiſant ou non? L'article IV de l'arrêt du 20 décembre 1786, en permettant aux Capitaines des navires marchands, de prendre des lettres, prouve aſſez le contraire, ſans qu'il ſoit beſoin de le développer ici.

Les paquebots ſont-ils néceſſaires ou nuiſibles? Cette queſtion peut & doit même être conſidérée ſous deux points de vue bien différens. Dans le premier, on doit enviſager ces paquebots néceſſaires à l'Etat, quant à lui; Il ſembloit même que c'eût dû être là l'unique cauſe de leur création. Nous diſons néceſſaires à l'Etat, quant à lui. Ils le ſeroient en effet, s'ils avoient pour objet d'exercer & tenir en haleine les Officiers de la Marine royale, & former des Matelots. Si chacun de ces paquebots étoit monté de dix Officiers ſupérieurs ou ſubalternes, de vingt à vingt-cinq bons Matelots, & de quarante à cinquante novices qu'on formeroit à la manœuvre, & qui, une fois inſtruits, ſeroient renvoyés pour faire place à d'autres, alors, & ſucceſſivement d'année en année, l'Etat éleveroit des Matelots, claſſe de ſujets d'un prix ineſtimable pour un peuple qui veut avoir une marine reſpectable. Voilà l'utilité des paquebots, la ſeule qui ſe préſente, & la ſeule qu'on auroit droit d'en attendre.

Dans le ſecond point de vue, on doit enviſager les paquebots comme onéreux à toutes les parties de l'Etat, autres que la marine. Il ſuffit pour s'en convaincre, de ſuivre par ordre les articles des arrêts & réglemens ſuſdatés; & c'eſt ce que nous allons faire.

Douze paquebots doivent partir de France pour les Colonies,

un chaque premier du mois. Ils doivent emporter avec eux les lettres pour ces parties du Monde. Ils toucheront d'abord à Saint-Pierre de la Martinique, où ils séjourneront cinq jours; de là ils passeront à la Guadeloupe, où ils demeureront trois jours; & enfin ils feront voile pour le Cap Français à Saint-Domingue, où ils resteront un mois ou deux, suivant l'époque de leur arrivée, & feront ensuite leur retour. Ne perdons pas de vue cette maniere de procéder.

Un paquebot partira du port de Bordeaux le premier avril 1787. Il aura à son bord les lettres pour la Martinique, la Guadeloupe, le Cap, Saint-Marc, le Port-au-Prince, & toute la bande du sud de Saint-Domingue; le paquebot prendra, à son retour du Cap en Europe, les letttres qui se trouveront accaparées pour elle, lesquelles paieront vingt sols de port par lettre simple, dix sols par once en sus de la premiere once, lorsque le paquebot atterrira à Bordeaux ou au Havre; & dans le cas de relâche, il sera en outre perçu un droit, suivant le tarif de 1759.

D'après ce mode, qui portera les lettres des Isles du Vent pour le Royaume? Le paquebot les prendra-t-il à son passage ou non?

Le prix du port des lettres, fixé par le tarif de 1786, deviendra nécessairement un impôt greveux, onéreux à l'Etat & aux sujets; & cet impôt, franchissant les bornes qui lui sont prescrites, forcera bientôt les Négocians à abandonner le commerce, soit par les pertes qu'ils éprouveront, soit par son insupportabilité.

Cette perception sur les lettres & paquets des Colonies, ou pour elles, qui semble ne présenter, au premier aspect, qu'un droit modique, ou qu'une somme peu conséquente, prélevée annuellement sur le commerce, va former cependant une rétri-

bution

bution de plus de trois millions chaque année à la charge du peuple.

La permiſſion accordée aux particuliers de faire partir leurs lettres par tel navire qu'ils jugeront à propos, & l'obligation impoſée au Capitaine marchand de ſervir de brouettier à l'Adjudicataire du privilege, moyennant une ſomme de 15 ſols par livre peſant, méritent auſſi d'être examinées.

Ces ſept chefs de conſidération ſeront les ſeuls ſur leſquels porteront toutes les obſervations des Négocians de la province de Guienne. Ils leur fourniſſent aſſez de moyens pour démontrer évidemment les conſéquences ſiniſtres qui réſulteront de cet établiſſement. Ils vont donc les ſuivre par ordre ; & dépouillés de toute exagération, comme de tout eſprit de parti, ils n'écouteront & ne diront que la vérité, & toutes leurs vues ſe porteront au bien général.

« *Libérer le commerce des différentes entraves qui en gênent* » *la circulation ; ſoulager, autant que les circonſtances le per-* » *mettent, la partie la plus indigente des ſujets* », ce ſont là les vues bienfaiſantes de Sa Majeſté. Il l'a annoncé à une auguſte Aſſemblée, & nous pouvons avec confiance en invoquer les ſecours, en dévoilant de la maniere la plus reſpectueuſe, les effets que peut produire la perception de l'impôt fixé par l'arrêt du 20 décembre 1786.

Nous avons réduit nos réflexions à ſept chefs principaux. Parcourons-les ſucceſſivement.

PREMIER CHEF.

Douze Paquebots à partir de Bordeaux & du Havre pour les Antilles du Vent & ſous le Vent, ſont inſuffiſans.

Cela eſt prouvé par l'article 4 de l'arrêt du 20 décembre, qui a reconnu la néceſſité de faire porter les lettres par les navires marchands ; ainſi il ſeroit inutile de le répéter.

DEUXIEME CHEF.

La route fixée pour les Paquebots ne peut devenir que ruineuſe au commerce en général.

Un paquebot partira de Bordeaux le 1er. avril 1787 (avons-nous déjà dit) ; il emportera les lettres pour les Iſles du Vent & ſous le Vent ; il atterrira à Saint-Pierre de la Martinique, où il demeurera cinq jours ; il en partira le ſixieme, pour ſe rendre à la Guadeloupe, où il ne pourra aborder ; la tempête l'aſſaillira & le contraindra d'arriver vent arriere, & de faire route pour Saint-Domingue, emportant avec lui les dépêches pour la Pointe-à-Pitre, la Baſſe-Terre, le Port-Louis, & enfin pour toutes ces Iſles. Habitans de cette Colonie, voilà une foible partie des maux qui vous ſont préparés, & ces lettres qui contiendront peut-être votre fortune & votre honneur, demeureront des années entieres à vous parvenir !

Arrivé à Saint-Domingue, le Capitaine de ces paquebots remettra au Commis des Poſtes la malle dont il ſera chargé. Les lettres pour les Cayes-Saint-Louis, Saint-Marc & le Port-au-

Prince, feront envoyées à leur deftination, & le port, qui n'eft aujourd'hui que de trente fols, argent de la Colonie, fera porté à fix livres de cette monnoie; fçavoir, le port de Paris à Bordeaux, fuivant le tarif de 1759, 20 fols argent de France, qui font, argent de l'Amérique, 30 fols; le même port par le paquebot, qui eft auffi 30 fols; celui du Cap à ces Villes, qui eft de 30 fols, & qui fera doublé d'après l'efprit de l'arrêt. Ce fera alors que cet impôt deviendra greveux, infupportable, & que les Colons fentiront une partie des maux qu'il va leur caufer.

TROISIEME CHEF.

Le Paquebot prendra, à fon retour pour l'Europe, les lettres qui feront accaparées au Cap, &c.

Ce paquebot, ainfi chargé du tréfor de la Nation, qui réfidera dans ces lettres, devra arriver à Bordeaux dans le courant du mois de novembre; les vents & la fituation locale de la riviere de Bordeaux ne lui permettent pas d'y atterrir; il faut qu'il périffe ou relâche à la Rochelle. Alors les lettres des Négocians de cette Ville, de ceux de Nantes & de toute la Bretagne, qui auront dans ces lettres des avis, des connoiffemens, des chargemens faits pour eux dans les navires partis ou prêts à partir, ne pourront les avoir à temps pour fe faire affurer; & tandis que l'exclufion promenera ces lettres à Bordeaux, & de Bordeaux chez eux, le navire chargé de leurs fonds & peut-être de leur fortune, battu de la tempête, viendra périr fous leurs yeux, & fa perte engloutira pour jamais les biens & fouvent l'honneur de ces Citoyens. Ce malheur n'eft encore qu'une foible efquiffe du tableau défaftreux des calamités préparées.

Les lettres destinées pour l'intérieur du Royaume, feront envoyées de Bordeaux dans chaque ville, & leur port quadruplé fera bientôt gémir les classes les plus indifférentes de l'Etat. Alors les réclamations naîtront en foule; mais l'impôt n'en sera pas moins perçu, & le prix du port d'une lettre simple venant du Port-au-Prince à Bordeaux, fixé à 3 livres.

Et les Matelots, cette espece d'homme mille fois plus précieuse à l'Etat que l'ambitieux opulent qui pressure tout; cette espece sans laquelle le Royaume ne peut armer des vaisseaux, & se soutenir, ne feront-ils pas aussi victimes de l'exclusion? Oui sans doute ils le seront; & ce sera plus particuliérement sur eux que le caractere de la vexation s'imprimera. Le fruit de leur travail, de leur courage & de leur intrépidité, deviendra la proie de l'Adjudicataire d'un privilege exclusif.

QUATRIEME CHEF.

Qui portera les lettres des Isles du Vent pour le Royaume? Le Paquebot les prendra-t-il à son passage, ou non?

Il résulte de l'esprit de l'arrêt du 20 décembre, que le paquebot, en passant à la Martinique & la Guadeloupe, doit prendre les lettres de ces Colonies pour Europe, & les traîner au Cap Français, pour les apporter ensuite à Bordeaux ou au Havre. Il découle de cette maniere de procéder, une infinité d'inconvéniens si terribles pour la province de Guienne, que l'idée seule épouvante. Toutes les fortunes, toutes les propriétés seront compromises. C'est ce que nous avons prouvé ci-devant au troisieme chef, ce qu'il est inutile de répéter ici, & ce qu'on ne sçauroit révoquer en doute. Les paquebots destinés pour Bordeaux,

deaux, feront forcés prefque toujours, depuis le premier novembre au 31 mars, de relâcher dans les rades de la Rochelle. La fituation locale de l'entrée de la riviere de Bordeaux, hériffée de dangers, & vingt navires actuellement en relâche à l'ifle d'Aix, à la Flote & à la Rochelle, font des preuves triomphantes de la vérité de cet argument, & plus que fuffifantes pour convaincre le public attentif que les Négocians de la province de Guienne n'en impofent point, en calculant ainfi qu'ils l'ont fait.

CINQUIEME CHEF.

Le prix du port des lettres deviendra un impôt greveux, onéreux à l'Etat & aux Sujets, &c.

Les vérités renfermées dans ce chef de nos réflexions, ne peuvent être difputées. Déjà, depuis le malheureux convoi de Porto-Rico, caufe cruelle de tant de ruines & de tant de défaftres, le commerce des Colonies, qui ne fe foutient que par l'économie, ne peut plus fupporter d'autres charges. Les calamités qui ont, en 1786, ravagé une partie de Saint-Domingue, coûtent des fommes immenfes à la Province. Les chantiers de la conftruction abandonnés à Bordeaux, puifqu'il n'y refte plus que huit navires, dont fix y font depuis 1782 (1), & que nul conf-

(1) Il n'y a, dans cet inftant, à Bordeaux, que neuf navires fur les chantiers; un au fieur Latus, qui eft pour les Efpagnols, & qui ne doit point faire nombre, & huit autres, fçavoir, un aux fieurs Pichon freres, un au fieur Coureau cadet, un au fieur Picaud, un au fieur Guibert, un au fieur Julien cadet, un au fieur Bidaud jeune, & deux au fieur Bertrand ou Vincent. Ces fix derniers font commencés & prefque finis depuis 1782.

tructeur n'ose en monter ; trente ou quarante vaisseaux revenant des Colonies avec du sable & des pierres pour chargement, dont partie sont de relâche dans les pertutis (1) ; le fret tombé dans toutes les Antilles, à quatre deniers pour ceux même qui ont le bonheur d'en obtenir ; l'interlope des étrangers, sur-tout aux Isles du Vent ; tout présente au commerce maritime des pertes effrayantes qui ne sçauroient manquer de réjaillir sur les autres classes. Ecrasé sous le poids de tant d'impôts, il ne peut soutenir encore celui de la taxe des lettres ; il lui est absolument greveux, & sa perception, en l'atténuant, deviendra véritablement onéreuse à l'Etat, puisqu'il est évidemment vrai que l'interruption du commerce cause un vuide dans la perception des droits ; d'où il résulte un déficit dans les revenus du Royaume : déficit d'autant plus conséquent, qu'accroissant tous les jours par les entraves multipliées qu'éprouvent les Négocians, il pourra devenir total pour cette partie. Les Commerçans ne peuvent plus soutenir à cette immensité d'entraves ; ils seront contraints d'abandonner leur travail ; l'Artisan utile, de porter à l'étranger ses talens & son industrie, & le Matelot son intrépidité. Les champs du Continent Anglo-Américain, sont couverts d'émigrans que la cruauté fiscale a forcé de s'expatrier, & leur nombre va s'accroître par les difficultés qu'éprouveront l'Artisan & le Matelot à subsister dans la mere patrie.

---

(1) Il y a d'arrivé à Bordeaux, l'Aimable Therese, la Julie, l'Heureuse Famille, le Saint-Joseph, & l'Empereur Roi, avec du sable & des pierres ; & la Sagesse, avec dix-neuf futailles de café seulement.

SIXIEME CHEF.

La perception ſemble ne préſenter, au premier aſpect, qu'un droit modique, & cependant elle va produire une ſomme annuelle de plus de trois millions à la charge du peuple.

Le commerce maritime de France a expédié, pendant l'année 1786, des ports de Bordeaux, Marſeille, la Rochelle, Nantes, & le Havre, ſix cent ſoixante-dix-neuf navires, ſçavoir, Bordeaux deux cent ſoixante-douze, Marſeille cent vingt-neuf, la Rochelle trente-ſept, Nantes cent cinquante-ſept, & le Havre quatre-vingt. On laiſſe au génie ſpéculatif de la Fiſcalité le ſoin de calculer combien ces ſix cent ſoixante-dix-neuf navires peuvent porter des lettres allant ou venant des Colonies; on eſt ſûr d'avance qu'elle l'a fait à part ſoi, & que les moyens ne lui manqueront pas pour s'étendre. Le fléau dont elle frappe aujourd'hui le Royaume, eſt un ſûr garant que ſes ſoins ne ſeront pas épargnés pour préſenter à l'Adminiſtration les réclamations du commerce, comme des vaines tracaſſeries dénuées de tout fondement. Mais de quelque maniere qu'elle compte, elle ne pourra jamais nier la vérité de l'impôt, & celle de ſon produit qui retombe tout à la charge du peuple.

Il eſt une conſéquence non moins intéreſſante que les précédentes, qui découle naturellement du mal que va produire l'exécution de l'arrêt du 20 décembre 1786.

Un navire eſt expédié à Bordeaux; il eſt ſur rade à Pauillac, lieu de rendez-vous pour les bâtimens qui attendent en riviere les vents favorables pour appareiller; ſes Armateurs ou tout

autre particulier recevront des avis des Colonies ; il eſt de leur intérêt, de celui de tous leurs alentours, que la réponſe ſuive promptement les avis qu'ils reçoivent : ils ne pourront le faire ; le nouveau régime le leur interdit ; ils ne pourront envoyer leurs ordres à Pauillac, à bord de ce navire ; il faudra qu'ils attendent le départ d'un autre, qui pourra peut-être retarder un mois entier, ce qui ne ſera pas extraordinaire, puiſqu'en 1786 il y a eu trente-huit navires qui ont reſté quarante-trois jours ſans pouvoir ſortir ; & tandis que ces particuliers gémiront ſous les liens de ces entraves, leurs mandataires infideles ſe ſouſtrairont à leur pourſuite & à la ſévérité des loix ; ou ſi ce n'eſt pas là la cauſe de leurs plaintes, les affaires qu'ils auront eu à traiter, ſouffriront, & leur dégradation entraînera leur ruine.

SEPTIEME CHEF.

La permiſſion accordée aux particuliers de faire partir leurs lettres par les navires marchands, mérite d'être examinée.

Cette permiſſion prouve cinq choſes qu'il n'eſt pas permis de ſe diſſimuler.

1°. *L'inſuffiſance des paquebots.*

2°. *Une avidité cachée ſous le voile de la facilité accordée au commerce.*

3°. *La poſſibilité effrayante d'un abus deſtructif du commerce.*

4°. *L'aggravation d'un impôt, en faiſant ſervir d'inſtrument pour ſa perception, tout ce qui eſt commerce.*

5°. *Une indiſcrétion caractériſée envers le commerce en général.*

1°. *L'inſuffiſance des paquebots.* Elle eſt démontrée par l'arrêt ; mais

mais elle l'eſt encore par le petit nombre de douze, fixé pour le ſervice & par la ſituation locale des Colonies. Une ſeule obſervation ſuffit pour en donner une preuve frappante. La Martinique eſt ſituée au vent du Cap Français, par les 14 degrés 41 minutes de latitude, & par les 63 degrés 44 minutes de longitude, méridien de Paris, diſtance de 245 lieues en ligne directe. Il eſt preſqu'impoſſible de remonter du Cap à cette Iſle, à moins d'avoir des navires d'une marche très-ſupérieure, & d'y mettre beaucoup de temps. Comment donc douze paquebots peuvent-ils ſuffire à cette correſpondance entre les deux Mondes, qui eſt ſi étendue, ſans que les intérêts de l'un & de l'autre ne ſoient compromis?

2°. *Une avidité cachée ſous le voile de la facilité accordée au commerce.* En effet, cette avidité ne ſe démontre-t-elle pas bien clairement par l'obligation que les Auteurs du plan ont fait impoſer aux Négocians, de prendre à bord de leurs navires une malle de lettres, pour devenir, en quelque ſorte, les Meſſagers des Directeurs des Poſtes? Et, tandis que ce Négociant aura armé ſon navire à grands frais, ce Directeur retirera de ſon travail, de ſon propre bien, un impôt de près de 5000 l. par chaque voyage, ſans qu'il ſoit permis à ce Négociant propriétaire, de ſe ſervir de ſon vaiſſeau pour porter ſes dépêches dans la Colonie! Certes, ſi ce n'eſt pas là l'avidité la mieux caractériſée, on ne ſçaura plus à quels traits la reconnoître.

3°. *La poſſibilité effrayante d'un abus deſtructif du commerce.* En effet, qui répondra aux peuples de la diſcrétion de la fidélité des Prépoſés à la diſtribution? La correſpondance des Négocians, ce dépôt ſacré ſera-t-il reſpecté? Combien d'inconvéniens naîtroient de ſa violation? Les relations intimes & particulieres dévoilées, les communications ſecretes rendues publiques & livrées à la concurrence ou à la perfidie; les opérations ſpéculatives barrées par cette même concurrence, & livrées à ſa merci; tout enfin

préſage, au commerce conſterné, l'avenir le plus affreux. Vague inculpation, indécente même, diront les ſolliciteurs de l'impôt, & après eux, les Adminiſtrateurs des Poſtes : vague tant qu'ils le voudront ; mais indécente, non. Car, qui raſſurera le commerce de la province de Guienne, qui déjà a tant à craindre ? Qui lui rendra cette confiance, ſi bien méritée & jamais déçue, qu'il avoit dans la Poſte maritime, dont l'adminiſtration étoit ſous ſes yeux ? Et l'établiſſement du nouveau régime n'eſt-il pas, au contraire, fait pour inſpirer la terreur & l'effroi ?

Le commerce ne ſubſiſte, & ne peut ſubſiſter que par cette confiance réciproque & abſolue, qui regne entre tous ceux qui s'en occupent. Le commerce maritime conſiſte tout entier dans une correſpondance ſuivie entre les Négocians des deux Mondes : cette correſpondance n'a paſſé juſqu'ici que par les mains des Agens du commerce, c'eſt-à-dire, par des mains amies & affidées.

On veut la faire paſſer aujourd'hui par les mains des Agens de la Fiſcalité : & qui ignore que la Fiſcalité eſt l'ennemie la plus redoutée du commerce ? Lui livrer ſes ſecrets, c'eſt détruire ſa confiance ; & la confiance détruite, le commerce eſt perdu.

4°. *L'aggravation de l'impôt, en faiſant ſervir à ſa perception tout ce qui eſt commerce.*

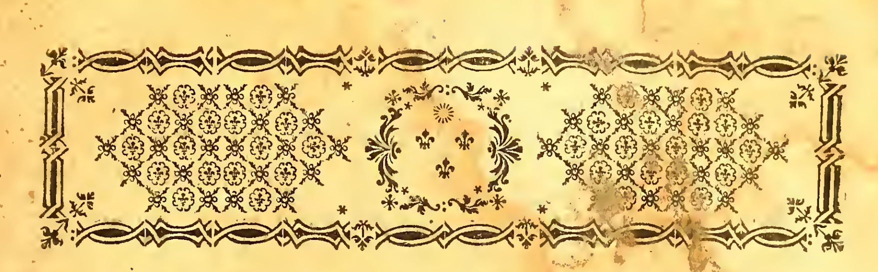
L'impôt n'eſt-il pas en effet aggravé par la néceſſité impoſée au commerce d'apporter dans ſon vaiſſeau les lettres qui lui ſont propres, pour être enſuite livrées à la Fiſcalité ? Et n'eſt-il pas bien douloureux pour le Négociant, après avoir armé ſon navire à grands frais, de ne pouvoir s'en ſervir à ſon gré pour ſes propres dépêches, ſans qu'elles paſſent par des mains tierces, ſans néceſſité & ſans utilité ? Rien, non, rien dans les rapports communs n'offre un tableau plus effrayant. Quoi ! dit le Négociant Français, j'aurai ſacrifié même juſqu'à mon exiſtence pour armer mon

vaiſſeau, & je ne pourrai l'employer à mes beſoins, ſans une honteuſe dépendance des Agens de la Fiſcalité ? C'eſt la violation la plus intolérable des droits ſacrés de la propriété.

5°. *Une indiſcrétion caractériſée envers le commerce en général.*

Eſt-il en effet rien de plus indiſcret, que de prétendre faire ſervir le commerce à la perception d'un impôt qui lui eſt onéreux ? Et comment juſtifier une pareille prétention ? Le Commerçant aura tout fait pour l'armement d'un navire; il n'y aura épargné ni ſoins, ni dépenſes; il n'aura pu ſe ſervir du navire pour lui, & l'Adjudicataire, ambitieux d'un privilege odieux, recueillera tout le fruit d'une expédition périlleuſe, à laquelle il n'aura contribué de rien; & le Négociant, qui ſouffrira ſeul l'exaction ou la gêne, n'aura pas même la liberté de ſe plaindre, & de réclamer contre l'abus ?

Cette oppreſſion ſeroit plus intolérable que le mal même.



MEMOIRE
SIGNIFIÉ

Au Procès pendant pardevant Messieurs les Officiers du Siege Royal du port au Prince, en l'Isle de S. Domingue.

POUR Dame MARIE AUBRI, veuve du Sr. NICOLAS HUDIN, demeurante à la Rochelle, poursuite & diligence des sieurs Gougaud, Maître Chirurgien, & Pierre Charles fondés de sa procuration.

CONTRE M. Me. de SAINTARD, Conseiller au Conseil Souverain du Port au Prince, demeurant aux Vases, au nom & comme exécuteur testamentaire de feu M. Jean-Martin Aubri, Ecuyer, Conseiller Secrétaire du Roi, Maison & Couronne de France & de ses Finances, habitant quand il vivoit au Cul-de-Sac.

Mr. RENÉ GRANDHOMME DE GISEUX, Chevalier Gentilhomme vétérant de la Chambre du Roi, ancien Maître des Armoiries de France, demeurant à Angers, poursuite & diligence du sieur Blanchard de la varie, Greffier en chef au Siege de St. Louis de cette Colonie, demeurant sur l'habitation Bon Repos, Cul-de-Sac.

A

Me. G * DUBOIS

